Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Startbeslissing

Verdubbeling N33 Zuidbroek - Appingedam

Datum: 26 augustus 2015

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

mw. drs. Melanie Schultz van Haegen.

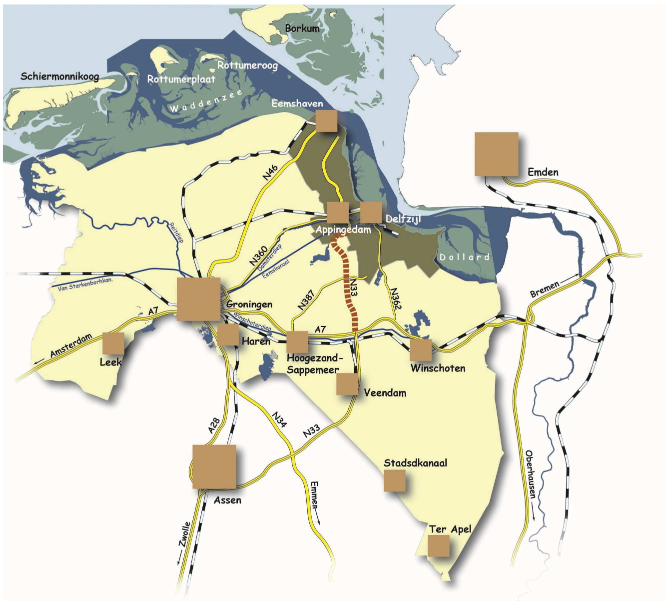
IENM/BSK-2015/136657

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Eemsdelta/Energyport is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) benoemd als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren. De Eemshaven en Delfzijl zijn havens van nationaal belang. Steeds meer bedrijven, waaronder onlangs een grote vestiging van Google, willen zich in het gebied vestigen. Voor deze bedrijvenlocaties is een goede bereikbaarheid van groot belang en is een robuuste infrastructuur gewenst.

De N33 ontsluit de Eemsdelta via de A7 en de A28 richting Duitsland en de rest van Nederland. Onlangs is de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek opengesteld, inclusief een klaverblad op de kruising met de A7. De bereikbaarheid van de Eemsdelta wordt verbeterd door ook de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam te verdubbelen. Zie onderstaand figuur.



Conform afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT 2013 heeft de provincie Groningen een Voorverkenning N33 Zuidbroek-Appingedam (juni 2014) verricht. Hierin is een aantal mogelijke alternatieven naast elkaar gezet.
Op 23 februari 2015 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen en de minister van Infrastructuur en Milieu in een bestuursovereenkomst overeenstemming bereikt over de verdubbeling.

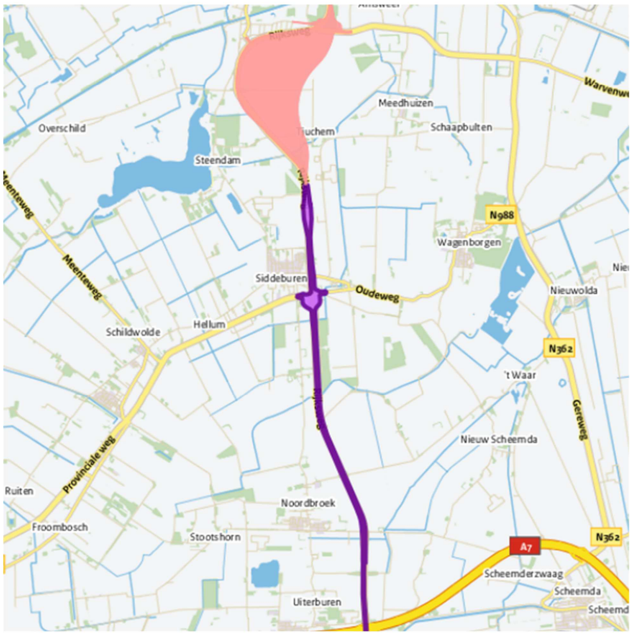
In de bestuursovereenkomst is afgesproken dat de Minister van Infrastructuur en Milieu in 2015 een Startbeslissing neemt, waarmee de tracéwetprocedure voor het project begint. In de Verkenning zal het bestuurlijk voorkeursalternatief worden bepaald.

1.2 Afbakening

De projectscope komt overeen met de oplossing die voortvloeit uit het bestuurlijk voorkeursalternatief van partijen in de op te stellen verkenning en beoogt in ieder

geval de realisatie van een autoweg met 2x2 rijstroken op de N33 op het wegvak km 42,60 tot km 61,70. In de verkenning wordt dit bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald. Het project omvat alle noodzakelijke werkzaamheden om de projectscope te realiseren. Hieronder vallen tevens de werkzaamheden die samenhangen met te vervallen weggedeelten van de bestaande N33, zoals het opwaarderen/herinrichten van gedeelten van en naar het onderliggend wegennet, de sloop van viaducten en bruggen, afwaardering/herinrichten van bestaande weggedeelten en overdrachtskosten.

Onderstaand kaartbeeld geeft de tracéreservering en het zoekgebied weer zoals dat in de Ontwerp-Omgevingsverordening van de provincie Groningen is opgenomen. Daarin is het oranje deel het zoekgebied voor een eventueel nieuw tracé en het paarse deel het gebied langs het bestaande tracé.



1.3 Leeswijzer

Deze startbeslissing is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 beschrijft de opgave en het doel van de verkenning, inclusief de te onderzoeken alternatieven
- hoofdstuk 3 geeft de globale organisatie, planning en aanpak

Achtergronden hierbij staan in de "Voorverkenning N33 Zuidbroek-Appingedam" d.d. 27 juni 2014 van de provincie Groningen en in de "Bestuursovereenkomst Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam" van 23 februari 2015. In de door de provincie uitgevoerde voorverkenning zijn een aantal alternatieven op hoofdlijnen beschouwd. In de Bestuursovereenkomst zijn nadere afspraken gemaakt over de financiering van de verdubbeling waarbij de provincie Groningen 89% van de geraamde kosten draagt en het Rijk 11%.

2 Opgave en Doel

2.1 Ruimtelijke economische opgave

De situatie met krimp, economische tegenwind en aardbevingen zet de leefbaarheid in de Eemsdelta zwaar onder druk. De provincie wil de vitaliteit van het gebied versterken en daarom in het gebied investeren. De haven van Delfzijl en de Eemshaven bieden daartoe veel kansen. Zij herbergen, samen met de stad Groningen, een concentratie van economische topsectoren. Voor de Eemsdelta als geheel is van belang dat nieuwe bedrijven zich in dit gebied blijven vestigen. Een van de factoren daarbij is een goede bereikbaarheid via een robuuste infrastructuur.

Een goede bereikbaarheid van dit gebied is van belang:

- voor de bedrijven, zodat ze kunnen beschikken over voldoende goed opgeleid personeel en de economische activiteiten hier en elders goed met elkaar verbonden kunnen worden;
- voor voorzieningen, zodat zij bij concentratie op een beperkt aantal locaties, een voldoende groot verzorgingsgebied kunnen bedienen;
- voor de bewoners, zodat bovenlokale voorzieningen en werkgelegenheid binnen bereik blijven.

Daarmee is een goede bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor werkgelegenheid, voorzieningen en bevolking.

2.2 Positie gebied in rijks- en provinciaal beleid

Het gebied stad Groningen-Eemshaven-Delfzijl is in de SVIR benoemd als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren. Delfzijl en de Eemshaven zijn als havens van nationale betekenis onderdeel van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Ook de bijzondere situatie vanwege bevolkingskrimp is in de SVIR gemarkeerd. Die situatie is ook aangehaald in het vigerende Provinciaal Omgevingsplan en de nieuwe Ontwerp-Omgevingsvisie van de provincie Groningen en werkt onder meer door in het Convenant Groningen op Koers 2012 en de Ontwikkelingsvisie Eemsdelta 2030. De actuele problematiek van aardbevingen heeft geleid tot het convenant Gaswinning.

2.3 Rijksbeleid en noodzaak verdubbeling

Het Rijk investeert in (uitbreiding van) rijksinfrastructuur als er sprake is van een knelpunt op nationaal niveau. Aan de hand van een onderzoek hiertoe, de nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NCMA) komt naar voren of er sprake is van een nationaal verkeersknelpunt. Bij de N33 Zuidbroek- Appingedam is hier geen sprake van. Niettemin is het rijk met de provincie Groningen overeengekomen om tot verdubbeling over te gaan. Van groot gewicht daarbij is geweest dat de provincie 89% van de kosten voor verdubbeling voor haar rekening neemt. Met een relatief beperkte bijdrage van het Rijk wordt verdubbeling nu mogelijk. Met deze verdubbeling wordt tevens een verbetering van de verkeersveiligheid bereikt. Daarnaast is voor het Rijk van groot belang geweest om via deze investering een stimulans te kunnen geven aan de ruimtelijk-economische opgave van de Eemsdelta zoals die hierboven en ook in de SVIR is aangegeven.

2.4 Investeringen in bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de Eemsdelta/Energyport van en naar de stad Groningen wordt geboden via de N46. De bereikbaarheid van en naar de richting Duitsland en naar bestemmingen in het zuiden en oosten van het land wordt geboden via de N33.
Afgelopen jaren vond de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek al plaats. De doortrekking van de verdubbeling tot Appingedam zorgt voor een nog betere bereikbaarheid van de Eemsdelta, in het bijzonder de havens van Delfzijl en de Eemshaven.

2.5 Verkeerskundige opgave verdubbeling N33 Zuidbroek - Appingedam

Strikt verkeerskundig gezien moet de verdubbeling van de N33 Zuidbroek-Appingedam leiden tot een verhoging van de rijsnelheid en verkorting van de reistijd. Tevens is het doel om de verkeersveiligheid te vergroten.

Huidige vormgeving en gebruik
De N33 tussen Zuidbroek en Appingedam is in de huidige situatie ingericht als een 2-strooks autoweg met gelijkvloerse aansluitingen. Op delen van de weg geldt een inhaalverbod. Er geldt een wettelijke maximumsnelheid van 100 km/u, maar bij de gelijkvloerse kruispunten is een lagere maximumsnelheid ingesteld. Op het langste traject, tussen de aansluiting N387/Siddeburen en Appingedam bedraagt de verkeersintensiteit ca. 11.000 motorvoertuigen per etmaal, met een hoog percentage (15-20%) vrachtverkeer.

Rijsnelheid
Nu wordt de feitelijk gereden snelheid op de N33 ten noorden van Zuidbroek bepaald door het langzaamste voertuig. In de praktijk is de kruissnelheid dan ook vaak niet 100 km/u, maar 85 km/u, dit vanwege de snelheidsbegrenzing van vrachtauto's. Bij verdubbeling kan de snelheid van 100 km/u door personenauto's ook daadwerkelijk behaald worden, hetgeen leidt tot verkorting van de reistijd.

Positie ten opzichte van nevenroutes
Met de verdubbeling van de N33 worden de hoofdroutes van en naar de Eemsdelta de N33 en de N46. Daarmee worden de N360 (Delfzijl-Groningen) en N362 (gedeelte Delfzijl-Scheemda) ontlast en kan op die wegen door de wegbeheerder, de provincie Groningen, prioriteit worden gegeven aan verbetering van de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door aanleg van rotondes.

2.6 Hoofdlijn verdubbeling traject Zuidbroek-Appingedam

De inzet is om het 2x2-profiel van de N33 ten zuiden van het klaverblad Zuidbroek zonder onderbreking door te zetten tot aan de afslag N362 (Holeweg) bij Appingedam en alleen nog ongelijkvloerse kruisingen toe te passen. De N362 is, gegeven het beschikbare bedrag en het verloop van de op dit moment verwachte intensiteiten, een logische plaats om de verdubbeling te beëindigen. Op deze plek is er een afsplitsing van verkeer via de N362 naar het Chemiepark Delfzijl (Oosterhorn). Ten noorden van deze aansluiting kruist de N33 met bruggen het Eemskanaal en het Damsterdiep en met viaducten de N360 en de spoorlijn Groningen-Delfzijl.

2.7 Te onderzoeken alternatieven in Verkenning

Volgens afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT 2013 heeft de provincie Groningen een Voorverkenning N33 Zuidbroek-Appingedam (juni 2014) uitgevoerd. Hierin is een aantal mogelijke alternatieven naast elkaar gezet. De alternatieven zijn in de Voorverkenning globaal kwalitatief beoordeeld.

In de op te stellen Verkenning zullen de alternatieven uit de Voorverkenning nader worden onderzocht. Uitgangspunt hierbij is opwaardering van de bestaande N33 tussen Zuidbroek en Appingedam. Alternatieven zijn mogelijk als het gaat om:

- exacte tracering tussen Siddeburen en de aansluiting Appingedam/N362;
- aantal en vormgeving van aansluitingen op het onderliggend wegennet;
- overgang van de aansluitende wegvakken N33 (noordzijde en zuidzijde);
- alternatieve ontsluitingswijze van achterliggende gebieden bij het opheffen van bestaande aansluitingen.

Op basis van het onderzoek wordt een Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) gekozen dat verder wordt uitgewerkt tot een ontwerp-tracébesluit en vervolgens een tracébesluit.

2.8 Financiële randvoorwaarden

In de Bestuursovereenkomst zijn de financiële kaders vastgelegd. Voor realisatie van de projectscope is een taakstellend budget afgesproken van € 100 miljoen (inclusief BTW en op prijspeil 2015). De provincie draagt daaraan € 89 mln bij, het Rijk € 11 mln. Dit is exclusief de meerkosten voor beheer en onderhoud (€ 4 mln t/m 2028), waarvan de kosten voor rekening en risico van het Rijk komen.

Voor wat betreft de financiële risico’s en de afrekening van eventuele mee- en tegenvallers is een zelfde verhouding afgesproken als de bijdragen in het taakstellende budget: 89% voor de Provincie en 11% voor het Rijk.

3 Organisatie, planning en aanpak

3.1 Wettelijk kader: verkorte tracéwetprocedure

De Tracéwet biedt de mogelijkheid voor twee typen procedures:
1. een zogeheten verkorte procedure, met als stappen de startbeslissing, het Ontwerp-tracébesluit en het Tracébesluit.
2. een uitgebreidere procedure: via een startbeslissing vaststellen van een structuurvisie waarvan de voorkeursbeslissing deel uitmaakt. Het (Ontwerp) Tracébesluit is dan een uitwerking van deze voorkeursbeslissing.

De Tracéwet geeft aan dat een structuurvisie in ieder geval aan de orde is als aanleg van een nieuwe hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg overwogen wordt. Dit geldt ook als een aanpassing van een hoofdweg of landelijke spoorweg met meer dan twee rijstroken of doorgaande sporen in overweging wordt genomen.
Geen van beiden is van toepassing op dit project. In dit geval gaat het om het opwaarderen van een bestaande weg. Daarom wordt voor dit project de verkorte procedure doorlopen.

De verkorte tracéwetprocedure ziet er als volgt uit:
1. Startbeslissing, dit is de start van de verkenning
2. Toezending startbeslissing aan de Tweede Kamer en de betrokken bestuursorganen en publicatie in de Staatscourant
3. Vaststelling Ontwerp-tracébesluit (OTB)
4. Ter inzage leggen van het Ontwerp-tracébesluit
5. Vaststelling Tracébesluit (TB)
6. Beroepsmogelijkheid Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
7. Opleveringstoets

MER-procedure

Het project verdubbeling N33 is m.e.r.-beoordelingsplichtig. Dat wil zeggen dat er pas een MER gemaakt hoeft te worden wanneer vaststaat dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Omdat in de alternatieven voor het tracédeel Tjuchem-Appingedam een locatiekeuze aan de orde is, is er in dit geval – los van de vraag of een MER verplicht is - voor gekozen sowieso een MER-procedure te doorlopen. De MER is namelijk een goed instrument om de alternatieven onderling af te wegen.

3.2 Rol- en taakverdeling

De beslissingsbevoegdheid ten aanzien van dit project ligt bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. De Verkenning vindt plaats onder gezamenlijke regie van Rijk en provincie. Rijkswaterstaat is daarbij opdrachtnemer van de Verkenning. In een gemeenschappelijke projectorganisatie van Rijkswaterstaat en de provincie wordt de verkenning uitgevoerd.

3.3 Activiteiten en termijnen

Na ondertekening van deze Startbeslissing wordt begonnen met de opstelling van de Verkenning. De Verkenning resulteert in een ontwerp-tracébesluit en vervolgens in een tracébesluit. De wettelijke termijn voor het tracébesluit is twee jaar na het toesturen van de Startbeslissing aan de Tweede Kamer.

De Verkenning richt zich op de nadere uitwerking van alternatieven, een verkenning naar mogelijk te treffen milieumaatregelen en de keuze en uitwerking van het bestuurlijk voorkeursalternatief.
Na het tracébesluit zal realisatie en oplevering van het project plaatsvinden.

Planning:

Ontwerp-Tracébesluit	begin 2017
Tracébesluit	2017
Start Aanleg	2018
Openstelling	2020 - 2022

3.4 Participatie tijdens de Verkenning

In de aanloop naar deze startbeslissing zijn oriënterende gesprekken gevoerd met de betrokken gemeenten. In de verkenning zal naast de formele inspraakmomenten in het kader van de tracéwetprocedure ook uitgebreid participatie met de omgeving en andere betrokkenen plaatsvinden .

3.5 Kosten tracéwetprocedure

De kosten van de tracéwetprocedure komen ten laste van het totale taakstellende budget van € 100 mln. Als eerste stap na deze Startbeslissing zal – in overeenstemming met de bestuursovereenkomst – een Plan van Aanpak worden opgesteld inclusief een begroting van de kosten van de wettelijke procedure. Op basis daarvan krijgt RWS van het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid van IenM opdracht tot uitvoering van de verkenning en het opstellen van het (O)TB.